**Deutscher Bundestag**
**5. Wahlperiode**

**Drucksache V/4279**

**Bundesrepublik Deutschland**
**Der Bundeskanzler**
III/1 — 68070 — E — So 1/69

Bonn, den 11. Juni 1969

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften**
**h i e r : Sozial-/Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft**

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EAG) vom 27. Juli 1957 übersende ich als Anlage den Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für

**eine Verordnung des Rates über die Einführung eines mechanischen Kontrollgeräts im Straßenverkehr.**

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 21. Mai 1969 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrem Vorschlag übermittelte Begründung beigefügt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

**Brandt**

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

# Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Einführung eines mechanischen Kontrollgerätes im Straßenverkehr

(Von der Kommission dem Rat vorgelegt)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

gestützt auf die Verordnung Nr. 543 des Rates vom 25. März 1969 über bestimmte Sozialvorschriften im Straßenverkehr, insbesondere auf Artikel 16,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die obengenannte Verordnung des Rates schreibt vor, daß für bestimmte Kategorien von Kraftfahrzeugen ein mechanisches Kontrollgerät einzuführen ist. Dieses Gerät soll eine wirksame Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeiten des Fahrpersonals ermöglichen und muß deshalb zuverlässig arbeiten, leicht zu bedienen sein und aufgrund seiner Beschaffenheit Täuschungsmöglichkeiten weitgehend ausschließen.

Die internationalen Abkommen über den Kraftverkehr, denen die Mitgliedstaaten beigetreten sind oder beitreten wollen, gestatten es einem Unterzeichnerstaat nicht, Kraftfahrzeugen, die im Hoheitsgebiet eines anderen Unterzeichnerstaats zugelassen sind und die in den Abkommen festgelegten technischen Voraussetzungen erfüllen, den Zugang zu ihrem Hoheitsgebiet zu untersagen. Die Verpflichtung zum Einbau eines mechanischen Kontrollgeräts zählt nicht zu diesen technischen Voraussetzungen, so daß diese Vorschrift auf die in dritten Ländern zugelassenen Fahrzeuge nicht angewendet werden kann.

Zur Verwirklichung der festgesetzten Ziele ist es wichtig, daß das mechanische Kontrollgerät ausreichend genaue und leicht ablesbare Aufzeichnungen der einzelnen Zeitgruppen liefert.

Das mechanische Kontrollgerät muß für jedes Mitglied des Fahrpersonals getrennte Angaben aufzeichnen.

Eine vollautomatische Aufzeichnung weiterer Angaben über die Fahrt, wie Geschwindigkeit und zurückgelegte Wegstrecke, kann erheblich zur Verkehrssicherheit und zum rationellen Einsatz des Fahrzeugs beitragen, so daß es zweckmäßig erscheint, die Aufrechnung dieser Angaben gleichfalls vorzusehen.

In einigen Mitgliedstaaten gibt es bisher keine Vorschriften über mechanische Kontrollgeräte in Kraftfahrzeugen, und die in den übrigen Mitgliedstaaten geltenden Vorschriften weichen erheblich voneinander ab. Es besteht die Gefahr, daß das Fehlen von Vorschriften beziehungsweise die Uneinheitlichkeit bestehender Vorschriften den freien Verkehr von Kraftfahrzeugen innerhalb der Gemeinschaft behindern, eine Verzerrung der Wettbewerbsbedingungen hervorrufen und einer wirtschaftlicheren Produktion der mechanischen Kontrollgeräte entgegenstehen.

Um Abhilfe zu schaffen, müssen vergleichsweise ins einzelne gehende Gemeinschaftsvorschriften über Beschaffenheit und Einbau der Geräte erlassen werden. Um Behinderungen bei der Zulassung der mit diesen Geräten ausgerüsteten Fahrzeuge zum Verkehr und Behinderungen des freien Verkehrs dieser Fahrzeuge und der Benutzung der Geräte im gesamten Hoheitsgebiet der Gemeinschaft auszuschließen, ist auch die gegenseitige Anerkennung der in jedem Mitgliedstaat erteilten Bauartgenehmigungen vorgeschrieben.

Im Interesse einer einwandfreien und gleichmäßigen Arbeitsweise des Gerätes empfiehlt es sich, einheitliche Bedingungen für die Eichung und die periodischen Nachprüfungen eingebauter Geräte festzulegen.

Für die Durchführung der obengenannten Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeiten ist es erforderlich, dem Arbeitgeber und dem Fahrpersonal bestimmte Verhaltensregeln vorzuschreiben.

Um es den Kraftverkehrsunternehmen, den Geräteherstellern und den Einbau- und Reparaturwerkstätten zu erleichtern, sich auf die neuen Vorschriften einzustellen, müssen die Fristen für die Anwendung einer Gemeinschaftsregelung gestaffelt werden; dabei ist zu berücksichtigen, daß in der Praxis je nach Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Fahrzeuge und der Beförderungsart unterschiedliche Ausgangsbedingungen gegeben sind —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

## Grundsätze und Anwendungsbereich

### Artikel 1

Für das in Artikel 16 der Verordnung Nr. 543 des Rates vom 25. März 1969 vorgeschriebene Kontrollgerät gelten hinsichtlich Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung die Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Anhänge, die Bestandteil der Verordnung sind.

### Artikel 2

Das mechanische Kontrollgerät ist in die in den Mitgliedstaaten zugelassenen Kraftfahrzeuge mit Ausnahme der nachstehend aufgezählten Fahrzeuge einzubauen und zu benutzen:

1. Fahrzeuge, die nach Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von höchstens 9 Personen einschließlich des Fahrers geeignet und bestimmt sind;
2. Fahrzeuge zur Güterbeförderung, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen nicht übersteigt;
3. Fahrzeuge zur Personenbeförderung im Linienverkehr, wenn die Entfernung zwischen den Endhaltestellen 50 km nicht überschreitet;
4. Fahrzeuge der Polizei, der Gendarmerie, der Streitkräfte, der Feuerwehr, des Zivil- und des Wasserschutzes, der Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke, der Straßenbauämter, des Telegrafen- und Fernsprechdienstes, des Postsachenbeförderungsdienstes sowie der Rundfunk- und Fernsehanstalten;
5. Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Kranken und Verletzten sowie von Rettungsmaterial und Pannendienstfahrzeuge;
6. Zugmaschinen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 Std/km.

### Artikel 3

1. Ab 1. Januar 1972 ist der Einbau des mechanischen Kontrollgeräts Vorschrift für

a) die nach diesem Zeitpunkt erstmals zugelassenen Fahrzeuge,

b) die Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr sowie die Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Erstzulassung.

2. Ab 1. Januar 1974 ist der Einbau des mechanischen Kontrollgeräts Vorschrift für die vor dem 1. Januar 1972 erstmals zugelassenen Fahrzeuge.

### Artikel 4

1. Abgesehen von den in Artikel 3 Absatz 1 b) genannten Fahrzeugen dürfen Fahrzeuge, die am 31. Dezember 1971 bereits mit einem mechanischen Kontrollgerät ausgerüstet sind, auch wenn dieses nicht den Vorschriften dieser Verordnung entspricht, weiterhin eingesetzt werden, sofern die zuständigen Behörden des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, den betreffenden Gerätetyp zugelassen haben oder vorübergehend zulassen. Diese Fahrzeuge dürfen jedoch nicht länger eingesetzt werden als

a) bis zum 31. Dezember 1974, wenn es sich um Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10 Tonnen und um Fahrzeuge zur Personenbeförderung handelt;

b) bis zum 31. Dezember 1976, wenn es sich um sonstige Fahrzeuge zur Güterbeförderung handelt.

2. Die Fahrer der mit diesen Geräten ausgerüsteten Fahrzeuge mit Ausnahme der Fahrzeugführer im Linienverkehr müssen während dieser Übergangszeit die Zeitgruppen, deren Aufzeichnung in Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung Nr. 543 des Rates vom 25. März 1969 zur Vorschrift gemacht wird, in das in der gleichen Verordnung vorgeschriebene persönliche Kontrollbuch eintragen, sofern diese Zeiten von den Kontrollgeräten nicht in der mit dieser Verordnung festgelegten Art und Weise aufgezeichnet werden.

### Artikel 5

Die Mitgliedstaaten dürfen die Zulassung zum Verkehr oder den Betrieb der mit dem mechanischen Kontrollgerät ausgerüsteten Fahrzeuge nicht aus Gründen ablehnen oder verbieten, die mit dieser Ausrüstung zusammenhängen, wenn das Gerät das in Artikel 8 bezeichnete EWG-Prüfzeichen und die in Artikel 13 genannte Einbauplakette aufweist.

### Artikel 6

1. Der Einbau des mechanischen Kontrollgeräts entbindet die Mitglieder des Fahrpersonals nicht von der Pflicht, ein persönliches Kontrollbuch im Sinne der Verordnung Nr. 543 des Rates vom 25. März 1969 zu führen.

2. Unbeschadet der Vorschriften in Absatz 3 und 4 dieses Artikels sowie in Artikel 4 Absatz 2 sind die Mitglieder des Fahrpersonals von Fahrzeugen, die mit dem mechanischen Kontrollgerät ausgerüstet sind, nicht verpflichtet, auf den Tageskontrollblättern des in Verordnung Nr. 543 des Rates vom 25. März 1969 vorgeschriebenen persönlichen Kontrollbuches die in Artikel 14 Absatz 2 der vorgenannten Verordnung aufgeführten Zeitgruppen einzutragen.

3. Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, daß die Führer der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen und mit einem mechanischen Kontrollgerät ausgerüsteten Fahrzeuge auf den Tageskontrollblättern des persönlichen Kontrollbuches die in Artikel 14

Absatz 3 der Verordnung Nr. 543 des Rates vom 25. März 1969 genannten Zeitgruppen eintragen.

4. Fällt das mechanische Kontrollgerät aus, haben die Mitglieder des Fahrpersonals, die in Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung Nr. 543 des Rates vom 25. März 1969 genannten Zeitgruppen auf den Tageskontrollblättern des persönlichen Kontrollbuches einzutragen.

Falls aus anderen Gründen die Aufzeichnung einiger in Absatz 2 dieses Artikels genannter Zeitgruppen durch das mechanische Kontrollgerät nicht möglich ist, so haben die Mitglieder des Fahrpersonals diese Zeiten ebenfalls auf den Tageskontrollblättern des persönlichen Kontrollbuches einzutragen.

5. In jedem Falle müssen die von dem mechanischen Kontrollgerät aufgezeichneten Angaben im Wochenbericht des persönlichen Kontrollbuches vermerkt werden.

Wird das Tageskontrollblatt nicht benutzt, so ist in dem Wochenbericht das Kennzeichen des Fahrzeugs zu vermerken, auf dem der Inhaber des Kontrollbuches an dem jeweiligen Tag Dienst getan hat.

6. Dieser Artikel gilt nicht für Fahrzeugführer im Linienverkehr.

## KAPITEL II

## Bauartgenehmigung

### Artikel 7

Jeder Mitgliedstaat erteilt auf Antrag die EWG-Bauartgenehmigung für alle Typen mechanischer Kontrollgeräte und Schaublätter, wenn diese den in Anhang I zu dieser Verordnung genannten Bauvorschriften entsprechen und wenn der Mitgliedstaat die Möglichkeit hat, die Übereinstimmung der Fertigung mit dem zugelassenen Prototyp zu überwachen.

### Artikel 8

Die Mitgliedstaaten erteilen dem Antragsteller für jeden gemäß Artikel 7 zugelassenen Typ eines mechanischen Kontrollgerätes oder eines Schaublattes ein EWG-Prüfzeichen entsprechend dem Modell in Anhang II zu dieser Verordnung.

### Artikel 9

Jeder Mitgliedstaat betrachtet die mit einem EWG-Prüfzeichen versehenen mechanischen Kontrollgeräte oder Schaublätter als mit seinen nationalen Vorschriften über den Bau und Vertrieb von mechanischen Kontrollgeräten und Schaublättern übereinstimmend.

### Artikel 10

Die zuständigen Behörden jedes Mitgliedstaats übermitteln den Behörden der anderen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats eine Durchschrift des Genehmigungsbogens für jeden genehmigten Typ eines mechanischen Kontrollgerätes oder Schaublattes; die Mitgliedstaaten teilen sich gegenseitig in gleicher Weise jede Ablehnung eines Genehmigungsantrages mit.

### Artikel 11

1. Stellt ein Mitgliedstaat, der eine EWG-Bauartgenehmigung für ein mechanisches Kontrollgerät oder ein Schaublatt erteilt hat, fest, daß mehrere Geräte oder Schaublätter mit dem gleichen EWG-Prüfzeichen nicht dem zugelassenen Typ entsprechen, so trifft er die erforderlichen Maßnahmen, um die Übereinstimmung der Fertigung mit dem zugelassenen Prototyp sicherzustellen. Die zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats unterrichten die Behörden der übrigen Mitgliedstaaten von den getroffenen Maßnahmen, die gegebenenfalls bis zum Entzug der Bauartgenehmigung gehen können.

Sie treffen die gleichen Maßnahmen, wenn sie von den zuständigen Behörden eines anderen Mitgliedstaats von einer derartigen Abweichung unterrichtet werden.

2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten teilen sich gegenseitig innerhalb eines Monats den Entzug einer Bauartgenehmigung sowie die dafür maßgebenden Gründe mit.

### Artikel 12

1. Beim Antrag auf eine EWG-Bauartgenehmigung für ein Schaublatt ist anzugeben, für welchen Typ oder welchen Typen mechanischer Kontrollgeräte dieser Schaublatt-Typ bestimmt ist.

2. Die zuständigen Behörden jedes Mitgliedstaats geben auf dem Bauartgenehmigungsbogen des Schaublattes an, in welchem Typ oder welchen Typen mechanischer Kontrollgeräte dieses Schaublatt verwendet werden kann.

## KAPITEL III

## Einbau und Prüfung

### Artikel 13

1. Für den Einbau des mechanischen Kontrollgerätes in das Fahrzeug, die Abgleichung des Geräts an das Fahrzeug, die Eichung und Nachprüfung des Geräts gelten die Vorschriften des Anhangs I dieser Verordnung.

2. Einbau, Eichung und Nachprüfung sowie Reparaturen des mechanischen Kontrollgeräts dürfen nur von Installateuren oder Werkstätten vorgenommen werden, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten hierzu ausdrücklich zugelassen werden.

3. Der zugelassene Installateur oder die zugelassene Werkstatt versehen die durchgeführten Plombierungen mit einem besonderen Zeichen. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten führen ein Verzeichnis der verwendeten Zeichen.

4. Durch die Einbauplakette nach Anhang I wird bescheinigt, daß der Einbau des mechanischen Kontrollgeräts den Vorschriften dieser Verordnung entsprechend erfolgt ist.

## KAPITEL IV

## Benutzungsvorschriften

### Artikel 14

1. Der Arbeitgeber und die Mitglieder des Fahrpersonals sorgen für den ordnungsgemäßen Betrieb des Geräts und für die Unversehrtheit der Plomben. Eine Bedienung des Geräts oder Eingriffe in das Gerät, die eine Verfälschung der Anzeigen oder Aufzeichnungen zur Folge haben, sind verboten. Eine Entfernung der Plomben ist nur im Notfalle erlaubt und muß begründet werden.

2. Der Arbeitgeber und die Mitglieder des Fahrpersonals sorgen bei der Übernahme des Fahrzeugs für

— das Einlegen der Schaublätter;
— die Richtigkeit der Anzeige der Uhr;
— die Übereinstimmung zwischen der angezeigten Uhrzeit und der Zeitmarkierung auf dem Schaublatt.

### Artikel 15

1. Der Arbeitgeber händigt den Mitgliedern des Fahrpersonals eine ausreichende Anzahl Schaublätter aus, wobei der Dauer des Dienstes und der Möglichkeit Rechnung zu tragen ist, daß beschädigte oder von einer zuständigen Amtsperson beschlagnahmte Schaublätter ersetzt werden müssen. Der Arbeitgeber händigt den Mitgliedern des Fahrpersonals nur solche Schaublätter aus, die einem amtlich genehmigten Typ entsprechen und die sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen.

2. Der Arbeitgeber ist verpflichtet, die Schaublätter nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang aufzubewahren; er hat diese Schaublätter chronologisch und nach Fahrzeugen geordnet abzulegen. Die Schaublätter sind zuständigen Amtspersonen auf Verlangen vorzulegen.

3. Bei einem Versagen des Geräts muß der Fahrzeughalter die Reparatur spätestens bei Rückkehr des Fahrzeugs an den Sitz des Unternehmens von einem zugelassenen Installateur oder einer zugelassenen Werkstatt durchführen lassen.

### Artikel 16

1. Die Mitglieder des Fahrpersonals sorgen dafür, daß das Gerät vom Zeitpunkt der Übernahme des Fahrzeugs bis zum Zeitpunkt der Abgabe der Verantwortung für das Fahrzeug ununterbrochen in Betrieb gehalten wird.

Die Mitglieder des Fahrpersonals haben insbesondere die Schaltvorrichtung des Kontrollgeräts so zu betätigen, daß die Aufzeichnung der Fahrzeiten, Arbeitszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten richtig und für jedes Mitglied des Fahrpersonals getrennt erfolgt.

Die Mitglieder des Fahrpersonals haben darauf zu achten, daß die Uhr des Fahrschreibers richtig geht und die Schaublätter jeweils so eingelegt werden, daß die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der Anzeige der Uhr des Fahrtschreibers übereinstimmt.

2. Die Mitglieder des Fahrpersonals dürfen keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter verwenden.

Wird ein Schaublatt beschädigt, so haben die Mitglieder des Fahrpersonals das beschädigte Schaublatt dem verwendeten Reserveblatt beizufügen.

3. Beim Einlegen des Schaublattes in das Gerät haben die Mitglieder des Fahrpersonals auf dem Schaublatt leserlich folgende Angaben einzutragen:

— Name des Fahrers oder der Fahrer;
— Datum des Einlegens des Schaublattes;
— Ort des Einlegens des Schaublattes;
— Kennzeichen des Kraftfahrzeuges;
— Kilometerstand.

Auf dem Schaublatt ist ebenfalls der Kilometerstand im Zeitpunkt der Entnahme des Schaublattes anzugeben.

4. Handelt es sich um ein mechanisches Kontrollgerät, das mit einem untereinander verbundenen Diagrammscheibenbündel arbeitet, so haben die Mitglieder des Fahrpersonals folgende Eintragungen vorzunehmen:

— beim Einlegen des Diagrammscheibenbündels auf der ersten Scheibe die in Absatz 3 dieses Artikels vorgeschriebenen Eintragungen;
— bei der Entnahme des gebrauchten Scheibenbündels (oder eines Teils der Scheiben):

  auf der letzten beschrifteten Scheibe
    Name des Fahrers oder der Fahrer
    Datum
    Kennzeichen des Fahrzeugs
    Kilometerstand

  auf den übrigen gebrauchten Scheiben
    Name des Fahrers oder der Fahrer
    Datum der Aufzeichnung auf der jeweiligen Diagrammscheibe
    Kennzeichen des Fahrzeugs.

Ändert sich die Zusammensetzung des Fahrpersonals während der Fahrt, so ist dies auf dem Schaublatt anzugeben, wobei der Name der neuen Fahrer sowie Datum, Uhrzeit und Kilometerstand im Augen-

blick des Wechsels zu vermerken sind. Lassen sich aus praktischen Gründen diese Angaben auf dem bereits eingelegten Schaublatt nicht vermerken, so ist das Schaublatt zu wechseln und das neue Schaublatt mit den in Absatz 3 dieses Artikels genannten Eintragungen zu versehen.

6. Bei einer Betriebsstörung des Geräts während der Fahrt sind die Mitglieder des Fahrpersonals verpflichtet, in das persönliche Kontrollbuch außer den von dem mechanischen Kontrollgerät nicht mehr aufgezeichneten Zeitgruppen folgende Angaben einzutragen:

— Uhrzeit der Feststellung der Betriebsstörung;

— Gesamtkilometerstand im Zeitpunkt der Feststellung der Betriebsstörung;

— Kilometerstand im Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeugs durch die Mitglieder des Fahrpersonals.

Läßt sich das Gerät reparieren, so sind die Eintragungen in das persönliche Kontrollbuch durch folgende Angaben zu ergänzen:

— Datum und Uhrzeit der Wiederinbetriebnahme des mechanischen Kontrollgeräts;

— Name des Installateurs oder der Werkstatt, welche die Reparatur durchgeführt haben;

— Gesamtkilometerstand im Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme des Geräts.

In jedem Falle haben die Mitglieder des Fahrpersonals den Arbeitgeber sobald wie möglich, spätestens aber am Ende der Fahrt von der Betriebsstörung zu unterrichten.

7. Die Mitglieder des Fahrpersonals haben die Schaublätter zuständigen Amtspersonen auf Verlangen jederzeit vorzulegen.

## KAPITEL V

## Schlußbestimmungen

### Artikel 17

Die Mitgliedstaaten eröffnen den Betroffenen gegen die von den zuständigen Behörden nach dieser Verordnung getroffenen Entscheidungen, durch die die Bauartgenehmigung für ein Gerät oder ein Schaublatt verweigert oder entzogen oder die Zulassung eines mit einem mechanischen Kontrollgerät ausgerüsteten Fahrzeugs zum Verkehr verweigert, eingeschränkt oder entzogen wird, den Verwaltungsrechtsweg.

### Artikel 18

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission rechtzeitig die für die Anwendung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

### Artikel 19

1. Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

2. Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Geschehen zu Brüssel, am . . .

Im Namen des Rates

Der Präsident

Anlage 1

# Entwurf eines Vorschlags für eine Verordnung des Rates über die Einführung eines mechanischen Kontrollgeräts im Straßenverkehr (Vorschriften über Bau, Prüfung, Einbau und Nachprüfung)

## I. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Anhangs sind:

**a) mechanisches Kontrollgerät**

ein in Kraftfahrzeuge eingebautes Gerät zur vollautomatischen oder halbautomatischen Aufzeichnung von Angaben über die Fahrt des Fahrzeugs sowie über bestimmte Arbeitszeiten des Fahrpersonals.

**b) Schaublatt**

für die dauerhafte Aufzeichnung von Angaben geeignetes Blatt, das in das mechanische Kontrollgerät eingelegt wird und auf dem die Schreibeinrichtung des Geräts fortlaufend die Diagramme der zu registrierenden Angaben aufzeichnet.

**c) Gehäuse**

Teil des Geräts, der das eingelegte Schaublatt und die Aufzieh- und Stelleinrichtung für die Uhr umschließt.

**d) Konstante des mechanischen Kontrollgeräts**

Anzahl der Umdrehungen der Geräteantriebswelle bei einer zurückgelegten Wegstrecke von einem Meter; die Zahl ist mindestens bis auf zwei Stellen hinter dem Komma anzugeben.

**d) Kennzahl des Kraftfahrzeugs**

Anzahl der Umdrehungen des Anschlußstutzens für das Kontrollgerät am Kraftfahrzeug (in einigen Fällen Getriebestutzen und in anderen Fällen Radachse) bei einer unter den normalen Prüfbedingungen zurückgelegten Wegstrecke von einem Meter (vgl. Kapitel VI a) 1 dieses Anhangs). Die Kennzahl ist bis auf mindestens drei Stellen hinter dem Komma anzugeben.

**f) tatsächlicher Umfang der Fahrzeugräder**

Mittelwert der von jedem Antriebsrad bei einer vollen Umdrehung zurückgelegten Wegstrecke. Die Messung dieser Wegstrecken muß unter den normalen Prüfbedingungen erfolgen (vgl. Kapitel VI a) 1 dieses Anhangs).

## II. Allgemeine Funktionsmerkmale des mechanischen Kontrollgeräts

Das Gerät muß folgende Angaben aufzeichnen:

1. die vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke
2. die Geschwindigkeit des Fahrzeugs
3. die Lenkungszeit
4. die übrigen Präsenzzeiten der Mitglieder des Fahrpersonals am Arbeitsplatz
5. die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten
6. jedes Öffnen des Gerätes.

Die unter 1, 2 und 6 genannten Angaben müssen vollautomatisch, das heißt ohne Eingreifen des Fahrpersonals, aufgezeichnet werden.

Die Aufzeichnung der unter 3, 4 und 5 genannten Zeiten erfolgt unter den in Kapitel III c) 4 genannten Bedingungen.

## III. Bauartmerkmale des mechanischen Kontrollgeräts

**a) Allgemeines**

1. Das mechanische Kontrollgerät besteht aus Anzeige- und Schreibeinrichtungen.

   Folgende Anzeigeeinrichtungen sind vorgeschrieben:

   — Wegstreckenzähler (Kilometerzähler)

   — Geschwindigkeitsmeßgerät (Tachometer)

   — Zeitmeßgerät (Uhr).

   Folgende Schreibeinrichtungen sind vorgeschrieben:

   — Einrichtung zur Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke

   — Einrichtung zur Aufzeichnung der Geschwindigkeit

   — Doppelschreibwerk, das für jeden Fahrer getrennt drei Zeitgruppen aufzeichnet

   — Einrichtung, durch die jedes Öffnen des Geräts registriert wird.

2. Etwa vorhandene Zusatzeinrichtungen des Geräts dürfen weder die Arbeitsweise noch das Ablesen der vorgeschriebenen Einrichtungen beeinträchtigen.

   Die Bauartgenehmigung des Geräts erstreckt sich auch auf etwa vorhandene Zusatzeinrichtungen.

3. *Werkstoffe*

   3.1 Alle Bauteile des mechanischen Kontrollgeräts müssen aus Werkstoffen von hin-

reichender mechanischer Festigkeit und genügender magnetischer und elektrischer Unveränderlichkeit bestehen.

3.2 Die Bauartgenehmigung des Geräts erstreckt sich auf die verwendeten Werkstoffe. Jede Werkstoffänderung unterliegt der Bauartgenehmigung.

4. *Beleuchtung und Schutz*

4.1 Die Anzeigeeinrichtungen müssen mit einer blendungsfreien Beleuchtungseinrichtung versehen sein.

4.2 Alle Teile der Inneneinrichtung müssen gegen Feuchtigkeit und Staub geschützt sein. Außerdem müssen sie durch plombierbare Gehäuse gegen Eingriffe geschützt sein.

**b) Anzeigeeinrichtungen**

1. *Wegstreckenzähler* (Kilometerzähler)

1.1 Unabhängig vom Typ des Wegstreckenzählers und von der Art der Fortschaltung der letzten Ziffernrolle muß die zurückgelegte Wegstrecke mit einer Genauigkeit von 100 m ablesbar sein.

1.2 Die Ziffern des Wegstreckenzählers müssen gut lesbar und mindestens 4,5 mm hoch sein.

1.3 Der Wegstreckenzähler muß mindestens 999 999,9 km anzeigen können.

2. *Geschwindigkeitsmeßgerät* (Tachometer)

Der Meßbereich des Geschwindigkeitsmeßgeräts wird in der Bauartgenehmigung festgelegt.

2.1 Innerhalb des Meßbereichs muß ab 20 km/h die Geschwindigkeitsskala einheitlich in Abschnitte von 1,2, 5 oder 10 km/h geteilt sein. Der Geschwindigkeitswert des Teilstrichabstands darf 10 v. H. der Skalenendgeschwindigkeit nicht übersteigen.

2.2 Der außerhalb des Meßbereichs liegende Anzeigebereich braucht nicht beziffert zu sein.

2.3 Der einer Geschwindigkeitsänderung von 10 km/h entsprechende Teilstrichabstand darf nicht kleiner sein als 7,5 mm.

2.4 Der Abstand zwischen Zeiger und Skala darf 3 mm nicht überschreiten.

2.5 Eigenfrequenz und Dämpfung des beweglichen Elements müssen so bemessen sein, daß der Zeiger im Meßbereich Beschleunigungen bis zu 2 $m/s^2$ innerhalb der Fehlergrenzen folgen kann.

2.6 Bei Geschwindigkeitsmeßgeräten mit elektromagnetischem Meßwerk (nach dem Wirbelstromprinzip) und bei Geschwindigkeitsmeßgeräten mit elektrischem Meßwerk in Verbindung mit einem Geber müssen die Magnete sowie die Zeiger gegen äußere Störfelder abgeschirmt sein.

3. *Zeitmeßgerät* (Uhr)

3.1 Die Aufzieh- und Stelleinrichtung der Uhr muß in dem Gehäuse liegen, dessen Öffnung jeweils automatisch auf dem Schaublatt registriert wird.

3.2 Das Zifferblatt der Uhr muß von außen ablesbar sein.

Wird das Schaublatt vom Uhrwerk angetrieben, so muß die aufziehfreie Laufzeit der Uhr um mindestens 10 v. H. über der maximalen Aufzeichnungsdauer des Schaublattes liegen.

Wird dagegen das Schaublatt durch die Fahrzeugbewegung angetrieben, so muß die aufziehfreie Laufzeit der Uhr mindestens eine Woche betragen.

**c) Schreibeinrichtungen**

1. *Allgemeines*

1.1 Jedes Gerät muß unabhängig von der Form des Schaublattes (Streifen oder Scheibe) eine Markierung besitzen, die ein richtiges Einlegen des Schaublattes ermöglicht, so daß die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt genau mit der Zeitangabe der Uhr übereinstimmt.

1.2 Der Antrieb des Schaublattes muß so beschaffen sein, daß das Schaublatt spielfrei transportiert wird und jederzeit eingelegt und entnommen werden kann.

1.3 Bei Schaublättern in Scheibenform wird die Transporteinrichtung durch das Uhrwerk angetrieben. In diesem Fall muß der Vorschub des Schaublattes gleichförmig schleichend sein und mindestens 7,3 mm in der Stunde, gemessen am inneren Kreisrand des Schreibfeldes, betragen.

Bei Bandschreibern muß der Vorschub des Bandes mindestens 10 mm in der Stunde betragen, wenn die Transporteinrichtung durch das Uhrwerk angetrieben wird.

2. *Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke*

2.1 Die zurückgelegten Wegstrecken können aufgezeichnet werden

— beim Vorwärtsfahren und beim Rückwärtsfahren oder

— nur beim Vorwärtsfahren.

Die etwaige Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecken beim Rückwärtsfahren darf die Klarheit und Genauigkeit der übrigen Aufzeichnungen in keiner Weise beeinträchtigen.

2.2 Zurückgelegte Wegstrecken von 1 km Länge müssen in der Aufzeichnung Strecken von mindestens 1 mm auf der jeweiligen Koordinate entsprechen.

2.3 Die Wegstreckenaufzeichnung muß auch an der oberen Grenze des Geschwindigkeitsmeßbereichs einwandfrei ablesbar sein.

3. *Aufzeichnung der Geschwindigkeit*

3.1 Der Schreibstift für die Geschwindigkeitsaufzeichnung muß unabhängig von der Form des Schaublattes grundsätzlich gradlinig und senkrecht zur Bewegungsrichtung des Schaublattes geführt sein.

Jedoch kann der Schreibstift kreisbogenförmig geführt sein, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

— die Schreibspur muß senkrecht zum mittleren Kreisumfang (bei Schaublättern in Scheibenform) oder zu der Achse (bei Schaublättern in Bandform) des Geschwindigkeitsschreibfeldes verlaufen;

— dasVerhältnis von Krümmungsdurchmesser der Schreibspur zur Breite des Geschwindigkeitsschreibfeldes darf nicht kleiner sein als 5.

3.2 Einer Geschwindigkeitsänderung von 10 km in der Stunde muß in der Aufzeichnung eine Strecke von mindestens 1,6 mm auf der jeweiligen Koordinate entsprechen.

4. *Aufzeichnung der Zeiten*

4.1 Das mechanische Kontrollgerät muß so beschaffen sein, daß durch Betätigung einer Umschalteinrichtung folgende Zeitgruppen unterscheidbar aufgezeichnet werden:

— Lenkungszeiten

— Präsenzzeiten am Arbeitsplatz

— Arbeitsunterbrechung und Ruhezeiten.

Bei Fahrzeugen, die im Zwei-Fahrer-Betrieb eingesetzt werden, muß das Kontrollgerät so beschaffen sein, daß diese Zeitgruppen für beide Mitglieder des Fahrpersonals gleichzeitig und getrennt aufgezeichnet werden.

4.2 Aus der Beschaffenheit und Lage der Schreibspuren muß einwandfrei erkennbar sein, auf welche Zeitgruppe und welches Mitglied des Fahrpersonals sich eine gegebene Schreibspur bezieht.

Die einzelnen Zeitgruppen werden auf dem Schaublatt durch unterschiedliche Breiten der Schreibspuren oder in jeder anderen Form dargestellt, die eine mindestens gleiche Ablesbarkeit und Auswertbarkeit des Schaublattes sicherstellt.

d) **Verschlußeinrichtungen**

1. Das Gehäuse für das Schaublatt (oder die Schaublätter) und die Aufzieh- und Stelleinrichtung der Uhr muß mit einem Schloß versehen sein.

2. Jedes Öffnen des Gehäuses für das Schaublatt (oder die Schaublätter) und die Aufzieh- und Stelleinrichtung der Uhr muß automatisch auf dem Schaublatt registriert werden.

e) **Bezeichnungen**

1. Auf dem Skalenblatt des Geräts müssen folgende Bezeichnungen angebracht sein:

— in unmittelbarer Nähe der Anzeige des Wegstreckenzählers die Maßeinheit der zurückgelegten Wegstrecken mit dem ausgeschriebenen Wort „Kilometer" oder der Abkürzung „km";

— in der Nähe der Geschwindigkeitsskala die Bezeichnung „Kilometer je Stunde" oder die Abkürzung „km/h";

— die obere Grenze des Meßbereichs des Geschwindigkeitsmeßgeräts in der Form „Vmax ... km/h". Diese Bezeichnung kann fehlen, wenn sie auf dem Typenschild des Geräts erscheint.

2. Auf dem mit dem Gerät verbundenen Typenschild müssen angegeben sein:

— Name und Anschrift des Herstellers

— Fabriknummer und Baujahr

— Bauartgenehmigungsnummer oder -bezeichnung des Geräts

— Bauartgenehmigungsnummer oder -bezeichnung der für das Gerät zulässigen Schaublätter

— die Gerätekonstante in der Form „k = ..." bis auf mindestens zwei Stellen hinter dem Komma

— gegebenenfalls die obere Grenze des Geschwindigkeitsmeßbereichs.

f) **Fehlergrenzen (Anzeige- und Schreibeinrichtungen)**

1. *Prüfstandversuch*

a) Zurückgelegte Wegstrecke: ± 1,00 v. H., jedoch nicht weniger als 10 m.

b) Geschwindigkeit: ± 3 v. H., jedoch nicht weniger als 2,4 km/h, siehe [1]).

c) Zeit: ± 2 Minuten pro Tag, jedoch nicht mehr als 10 Minuten auf 7 Tage, wenn die aufziehfreie Laufzeit der Uhr nicht weniger als 7 Tage beträgt.

2. *Beim Einbau und im Betrieb*

a) Zurückgelegte Wegstrecke:

beim Einbau: ± 2 v. H., jedoch nicht weniger als 20 m

im Betrieb: ± 4 v. H., jedoch nicht weniger als 20 m.

---

[1]) Der Satzteil „jedoch nicht weniger als ..." ist so zu verstehen, daß eine Abweichung in Höhe des angegebenen Wertes auch dann noch zulässig ist, wenn dieser Wert einen höheren als den jeweils zulässigen Prozentsatz des effektiven Meßwertes darstellt.

b) Geschwindigkeit:

beim Einbau: ± 4 v. H., jedoch nicht weniger als 3,2 km/h

im Betrieb: ± 5 v. H., jedoch nicht weniger als 4 km/h.

c) Zeit: in jedem Fall:

± 2 Minuten pro Tag oder

± 10 Minuten auf 7 Tage.

3. Die in Absatz 1 und 2 genannten Fehlergrenzen gelten für Temperaturen zwischen 0°und 40° in unmittelbarer Nähe des Geräts.

## IV. Schaublätter

### a) Allgemeines

1. Die Schaublätter müssen so beschaffen sein, daß die Aufzeichnungen einwandfrei abzulesen und auszuwerten sind.

   Die Aufzeichnungen müssen mindestens ein Jahr lang genau lesbar sein.

2. Die Mindestdauer der Aufzeichnungen auf den Schaublättern muß unabhängig von der Form der Schaublätter 12 Stunden betragen.

   Sind mehrere Diagrammscheiben miteinander verbunden, um die Dauer der eingriffsfreien Aufzeichnungen zu verlängern, so müssen die Verbindungen der einzelnen Scheiben so ausgeführt sein, daß die Aufzeichnungen an den Übergangsstellen von einer Scheibe zur nächsten weder Unterbrechungen noch Überlappungen aufweisen.

### b) Die Schreibfelder und ihre Einteilung

1. Die Schaublätter weisen mindestens drei getrennte Schreibfelder auf:

— Schreibfeld für die Geschwindigkeitsaufzeichnung

— Schreibfeld für die Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke

— Schreibfeld für die Aufzeichnung der Lenkungszeit, der Präsenzzeit, der Arbeitsunterbrechungen und der Ruhezeiten der Fahrer.

2. Das Schreibfeld für die Geschwindigkeitsaufzeichnung muß mindestens von 20 zu 20 km/h eingeteilt sein. Jeder Teilstrich muß mit der entsprechenden Geschwindigkeit beziffert sein. Die Abkürzung km/h muß mindestens an einer Stelle des Schreibfeldes erscheinen.

3. Das Schreibfeld für die Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecken muß erforderlichenfalls so eingeteilt sein, daß die Kilometereinheiten direkt ablesbar sind.

4. Auf dem Schreibfeld für die Aufzeichnung der Arbeits- und Ruhezeiten müssen als Unterscheidungszeichen die Ziffern 1 und 2 oder jede andere Bezeichnung so angebracht sein, daß eine eindeutige Unterscheidung der Schreibspuren für die einzelnen Mitglieder des Fahrpersonals möglich ist.

### c) Angaben auf dem Schaublatt

Jedes Schaublatt muß folgende Aufdrucke tragen:

— Name und Anschrift oder Firmenzeichen des Herstellers

— Bauartgenehmigungsnummer oder -bezeichnung des Schaublattes

— Bauartgenehmigungsnummer oder -bezeichnung des Gerätetyps (oder der Gerätetypen), für den (oder die) das Schaublatt zulässig ist

— obere Grenze des Geschwindigkeitsmeßbereichs in km/h.

Auf jedem Schaublatt muß außerdem mindestens eine Zeitskala aufgedruckt sein, die ein direktes Ablesen der Uhrzeit im Abstand von 30 Minuten sowie eine einfache Ermittlung der Abschnitte von 5 Minuten ermöglicht.

### d) Freier Raum für handschriftliche Eintragungen

Auf dem Schaublatt muß mindestens Raum für folgende handschriftliche Eintragungen des Fahrpersonals vorgesehen sein:

— Name der Fahrer

— Datum und Ort (Einlegen oder Entnahme des Schaublattes);

— amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs

— zwei Kilometerstandsangaben (Einlegen und Entnahme des Schaublattes).

## V. Einbau des mechanischen Kontrollgeräts

1. Das mechanische Kontrollgerät muß so in das Kraftfahrzeug eingebaut werden, daß der Fahrer vom Fahrersitz aus Geschwindigkeitsmeßgerät, Wegstreckenzähler und Uhr leicht ablesen kann und alle Bauteile einschließlich der Übertragungselemente gegen jede unbeabsichtigte Beschädigung geschützt sind.

---

[2]) Beispiele: am Prüfstand
Zurückgelegte Wegstrecken: eine Abweichung von 10 m ist bei tatsächlichen Entfernungen von weniger als 1000 m noch zulässig (10 m = 1,00 v. H. von 1000 m). Bei zurückgelegten Wegstrecken von mehr als 1000 m darf die Abweichung 1,00 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke nicht überschreiten.
Geschwindigkeit: Eine Abweichung von 2,4 km/h ist bei tatsächlichen Geschwindigkeiten von weniger als 80 km/h noch zulässig (2,4 km/h = 3 v. H. von 80 km/h).
Bei Geschwindigkeiten über 80 km/h darf die Abweichung 3 v. H. der tatsächlichen Geschwindigkeit nicht überschreiten.

2. Die Anzeige- und Schreibeinrichtung für die zurückgelegte Wegstrecke und die Geschwindigkeit sowie etwaige mit der Bewegung des Fahrzeugs zusammenhängende Zusatzgeräte müssen durch eine geeignete Justiereinrichtung an die Kennzahl des Kraftfahrzeugs abgeglichen werden.

   Kraftfahrzeuge mit mehreren Hinterachsuntersetzungen müssen mit einer Umschalteinrichtung ausgerüstet sein, durch die die verschiedenen Untersetzungsverhältnisse automatisch auf die Drehzahl gebracht werden, für die die Abgleichung des Geräts an das Fahrzeug erfolgt ist.

3. Nach der Eichung beim Ersteinbau wird auf oder neben dem Kontrollgerät gut sichtbar ein Einbauschild angebracht. Nach jeder Nacheichung ist das Einbauschild durch ein neues Schild zu ersetzen.

   Das Einbauschild muß folgende Angaben tragen:

   — Name, Anschrift oder Firmenzeichen des zugelassenen Installateurs oder der zugelassenen Werkstatt

   — Kennzahl des Kraftfahrzeugs in der Form w = ... up/m" bis auf drei Stellen hinter dem Komma

   — tatsächlicher Reifenumfang in der Form „l = ... mm"

   — Datum der Messung der Kennzahl des Fahrzeugs und des tatsächlichen Reifenumfangs.

4. *Plombierung*

   Folgende Geräteteile müssen plombiert werden:

   a) das Einbauschild

   b) die Verbindung zwischen dem Kontrollgerät und den Antriebselementen

   c) die Verbindung zwischen den Antriebselementen und den Abschlußstutzen am Kraftfahrzeug

   d) die Justiereinrichtung

   e) die Umschaltvorrichtung bei Kraftfahrzeugen mit mehreren Hinterachssetzungen

   f) die Verbindungen der Justiereinrichtung und der Umschalteinrichtung mit den übrigen Teilen der Anlage.

In Einzelfällen können bei der Bauartgenehmigung des Geräts weitere Plombierungen vorgesehen werden; die Anbringung dieser Plomben muß auf dem Bauartgenehmigungsbogen angegeben werden.

Nur die Plomben an den unter b), c) und f) genannten Verbindungsstellen können in Notfällen entfernt werden. Jede Verletzung der Plomben ist schriftlich zu begründen.

## VI. Eichung und periodische Nachprüfung des mechanischen Kontrollgeräts

Hinsichtlich Eichung und periodischer Nachprüfung gelten folgende Vorschriften:

### a) Eichung

1. Jedes Gerät wird beim Einbau in das Kraftfahrzeug sowie nach jeder Reparatur geeicht.

   Bei der Eichung sind die Anzeigefehler der Anzeige- und Schreibeinrichtung festzustellen. Diese Fehler müssen innerhalb der in Kapitel III f) 2 festgesetzten Fehlergrenzen beim Einbau liegen. In jedem Falle erfolgt eine Kontrolle der Anzeigefehler mindestens alle fünf Jahre.

   Die Messung der Anzeigefehler wird unter folgenden Bedingungen durchgeführt, die als normale Prüfbedingungen anzusehen sind:

   — unbeladenes Fahrzeug in fahrbereitem Zustand mit einem einzigen Fahrer

   — Reifendruck gemäß den Angaben des Herstellers

   — Reifenabnutzung innerhalb der gesetzlich zulässigen Grenzen

   — Bewegung des Fahrzeugs; das Fahrzeug muß sich mit eigener Motorkraft auf ebenem Gelände geradlinig und mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h fortbewegen.

### b) Periodische Nachprüfungen

Periodische Nachprüfungen des eingebauten Geräts erfolgen alle zwei Jahre und können im Rahmen der technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge durchgeführt werden.

Kontrolliert werden:

— die ordnungsgemäße Arbeitsweise des Geräts

— die Unversehrtheit der Plomben

— die Kennzahl des Fahrzeugs

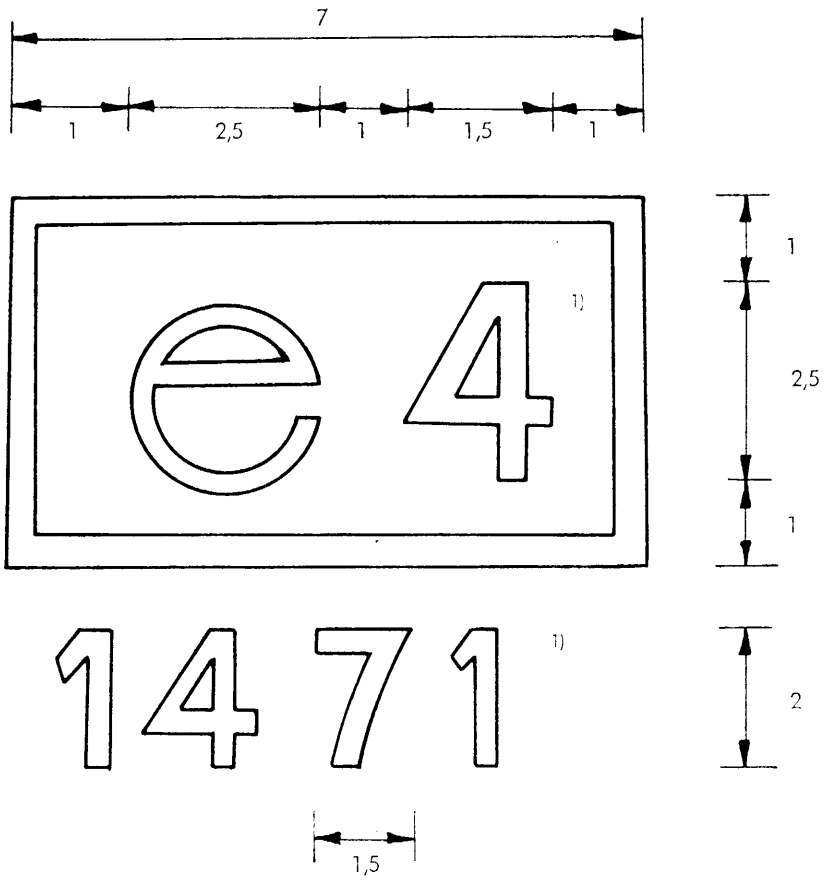
— die Anzeigefehler des Geräts; diese Fehler müssen innerhalb der in Kapitel III f) 2 festgesetzten Verkehrsfehlergrenzen bleiben.

**Anhang II**

## Entwurf eines Vorschlags für eine Verordnung des Rates über die Einführung eines mechanischen Kontrollgeräts im Straßenverkehr

### I. Prüfzeichen

1. Das Prüfzeichen besteht aus einem Rechteck, in dem der Buchstabe „e", gefolgt von der Kennzahl des Landes, das die Zulassung erteilt hat (1 für Deutschland, 2 für Frankreich, 3 für Italien, 4 für die Niederlande, 6 für Belgien und 12 für Luxemburg), angebracht ist, und aus einer Bauartgenehmigungsnummer oder -bezeichnung, die der Nummer oder Bezeichnung der für den Prototyp des mechanischen Kontrollgeräts oder des Schaublattes ausgestellten Bauartgenehmigungsbogen entspricht und an einer beliebigen Stelle in der Nähe des Rechtecks anzubringen ist.
2. Das Prüfzeichen wird auf dem Typenschild jedes Geräts und auf jedem Schaublatt angebracht. Das Prüfzeichen muß unverwischbar und jederzeit gut lesbar sein.
3. Die nachstehend angegebenen Abmessungen des Prüfzeichens sind in Millimetern ausgedrückt und stellen die Mindestabmessungen dar, die Relationen zwischen diesen Abmessungen müssen eingehalten werden.




[1]) Diese Zahlen sind lediglich als Beispiel angeführt.

## II. Bauartgenehmigungsbogen

Der Mitgliedstaat, der eine Bauartgenehmigung erteilt hat, stellt dem Antragsteller eine Bauartgenehmigung nach folgendem Muster aus. Für die Bekanntgabe der erteilten Bauartgenehmigung oder etwaigen Entzug verwendet jeder Mitgliedstaat Durchschriften dieses Dokuments.

**Bauartgenehmigungsbogen**

Name der zuständigen Behörde

Mitteilung betreffend: [1])

— die Bauartgenehmigung für ein mechanisches Kontrollgerät

— den Entzug einer Bauartgenehmigung für ein mechanisches Kontrollgerät

— die Bauartgenehmigung eines Schaublattes

— den Widerruf der Genehmigung für Schaublatt

[1]) Unzutreffendes bitte streichen

.....

Bauartgenehmigungsnummer .....

1. Herstellerzeichen oder Handelsmarke
2. Kurzzeichen der Bauart
3. Name des Herstellers
4. Anschrift
5. Zur Bauartgenehmigung vorgelegt am .....
6. Prüfstelle
7. Datum und Nummer des Prüfprotokolls
8. Datum der Bauartgenehmigung
9. Datum des Entzugs der Bauartgenehmigung
10. Gerätetyp (oder Gerätetypen), für den (die) das Schaublatt zulässig ist
11. Ort
12. Datum

13. Bemerkungen

Unterschrift

## Begründung

### Allgemeine Erwägungsgründe

1. Diese Verordnung ergeht in Durchführung von Artikel 16 der Verordnung Nr. 543 des Rates vom 25. März 1969 über bestimmte Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

Dieser Artikel schreibt vor, daß der Rat spätestens bis zum 31. Dezember 1969 auf Vorschlag der Kommission die technischen Merkmale eines mechanischen Kontrollgeräts festlegen wird, das so weit wie möglich an die Stelle des in Artikel 14 dieser Verordnung vorgesehenen Kontrollbuches treten soll. Außerdem wird der Rat gleichzeitig die Einzelheiten der Zulassung, der Verwendung und der Kontrolle dieses mechanischen Geräts sowie die Zeitpunkte für die Einführung des Geräts festlegen.

2. Die obengenannte Verordnung Nr. 543 vom 25. März 1969 legt unter anderem für die Mitglieder des Fahrpersonals Höchstnormen für die Lenkungszeit und Mindestnormen für die Ruhezeit fest, um durch die Harmonisierung der Sozialvorschriften Verzerrungen des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen auf nationaler wie internationaler Ebene zu beseitigen. Diese Harmonisierung muß im Sinne des Fortschritts erfolgen und den Erfordernissen der Verkehrssicherheit genügen. Nur durch eine wirksame Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeiten kann ihre Einhaltung sichergestellt werden. Zu diesem Zweck wird in Artikel 14 der Verordnung vom 18. Juli 1968 vorgeschrieben, daß die Mitglieder des Fahrpersonals ein persönliches Kontrollbuch zu führen haben, in das sie die folgenden vier Hauptzeitgruppen eintragen:

— die täglichen Ruhezeiten;

— die Arbeitsunterbrechungen von mindestens 15 Minuten Dauer;

— die Lenkungszeiten;

— die übrigen Präsenzzeiten.

Anläßlich der Vorarbeiten für die Verordnung Nr. 543 vom 25. März 1969 hatten sich die Regierungssachverständigen sowie die Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter für ein wirksameres Kontrollmittel in Form eines mechanischen Kontrollgeräts ausgesprochen, das gegenüber dem persönlichen Kontrollbuch unbestreitbar den Vorteil hat, genaue Angaben zu liefern und die Fehler- oder Täuschungsmöglichkeiten erheblich einzuschränken.

3. Im Hinblick auf die Durchführung von Artikel 16 der Verordnung Nr. 543 des Rates vom 25. März 1969 hat die Kommission Sachverständigensitzungen einberufen. Auf diesen Sitzungen konnte festgestellt werden, daß die Hersteller von mechanischen Kontrollgeräten beim derzeitigen Stand der Technik in der Lage sind, Geräte anzubieten, die bei erschwinglichem Preis, zuverlässigem Funktionieren und verhältnismäßig einfacher Bedienung die Möglichkeit geben, die in Artikel 14 der Verordnung Nr. 543 vom 25. März 1969 genannten Hauptzeitgruppen vollautomatisch oder halbautomatisch aufzuzeichnen. Ohne Zuhilfenahme komplizierter und kostspieliger technischer Verfahren ist es ausgeschlossen, den Bereich der vollautomatischen Aufzeichnung weiter auszudehnen; jedes Mitglied des Fahrpersonals muß also durch Bedienen eines Schalters dafür sorgen, daß auf dem Schaublatt der Übergang von einer Zeitgruppe zur anderen markiert wird, während die Aufzeichnung innerhalb der Zeitgruppen nach erfolgter Einstellung vollautomatisch vorgenommen wird. Besteht das Fahrpersonal aus zwei Fahrern, so muß die Aufzeichnung der Zeitgruppen für jeden Fahrer getrennt erfolgen.

Es hat sich die Frage gestellt, ob es vorzuziehen wäre, unterschiedliche Gerätetypen für Fahrzeuge mit einem bzw. zwei Fahrern vorzusehen. Man hat sich für einen einzigen Gerätetyp entschieden, mit dem sich getrennte Aufzeichnungen vornehmen lassen. Dabei waren folgende Gründe ausschlaggebend: sehr geringer Kostenunterschied zwischen den beiden Gerätetypen, generelle Verwendbarkeit des gewählten Typs und damit Ausschaltung der Schwierigkeiten, die sich ergeben würden, wenn auf Fahrzeugen, die normalerweise für den Ein-Mann-Betrieb gedacht sind, gelegentlich zwei Fahrer eingesetzt werden.

Da die derzeit im Handel erhältlichen Geräte außerdem die Geschwindigkeit und die zurückgelegte Wegstrecke anzeigen und aufzeichnen und diese Angaben unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit und des rationellen Einsatzes der Fahrzeuge von Interesse sind, schien es zweckmäßig, für das mechanische Kontrollgerät auch diese Angaben vorzuschreiben. Dies bietet auch den Vorteil, daß durch die Aufzeichnung und den Verlauf der Kurven die Entdeckung von Fehlern oder Täuschungsversuchen bei der halbautomatischen Aufzeichnung erleichtert wird.

Es ist jedoch nicht möglich, unter allen Umständen die Aufzeichnung der einzelnen Zeitgruppen durch das Gerät sicherzustellen. Das bedeutet, die Fahrer müssen weiterhin die Möglichkeit haben, täglich die einzelnen Zeitgruppen handschriftlich einzutragen. Um die nachträgliche Prüfung zu erleichtern, hat es sich überdies als unerläßlich erwiesen, die vom Gerät aufgezeichneten Angaben in dem zum persönlichen Kontrollbuch gehörenden Wochenbericht einzutragen. Aus diesen Gründen hat man sich dafür entschieden, das persönliche Kontrollbuch beizubehalten; hierbei ist es den Fahrern erlassen, die in Artikel 14 Abs. 2 der Verordnung Nr. 543 des Rates vom 25. März 1969 genannten Zeitgruppen auf den Tageskontrollblättern dieses Kontrollbuches einzutragen, wenn diese Zeiten normalerweise von

dem mechanischen Kontrollgerät aufgezeichnet werden.

Im übrigen schließt die gewählte Lösung, das persönliche Kontrollbuch beizubehalten, nicht aus, daß nach einer angemessenen Zeit der Erprobung des mechanischen Kontrollgeräts das Kontrollbuch abgeschafft oder durch ein vereinfachtes Dokument ersetzt wird.

4. Der Inhalt dieser Richtlinie zielt darauf ab, nicht nur ein mechanisches Kontrollgerät einzuführen, das die vorstehend genannten Aufgaben erfüllt, sondern auch die Zuverlässigkeit der Arbeitsweise des Geräts und die Genauigkeit der Aufzeichnung zu gewährleisten.

Aus diesen Gründen schien es zweckmäßig, nicht nur die Aufgaben und die Bedingungen für die Benutzung des Geräts zu definieren, sondern auch in entsprechender Weise die Bauartmerkmale des mechanischen Kontrollgeräts und Vorschriften über den Einbau, die Eichung und die Nachprüfung festzulegen.

Gleichzeitig war darauf zu achten, daß das mechanische Kontrollgerät zwar den vorstehend genannten Anforderungen gerecht wird, jedoch auch zu einem günstigen Preis angeboten werden kann.

Mit Rücksicht darauf ist insbesondere die Zahl der aufzuzeichnenden Zeitgruppen von vier auf drei reduziert worden, indem die Unterscheidung zwischen Arbeitsunterbrechungen von mehr als fünfzehn Minuten und täglicher Ruhezeit weggefallen ist, da diese Unterscheidung sehr leicht anhand gewisser anderer Merkmale (zum Beispiel der Dauer und der zeitlichen Folge im Verhältnis zur Gesamtarbeitszeit) vorgenommen werden kann.

5. Die Festlegung von vergleichsweise ins einzelne gehenden Vorschriften über die technischen Merkmale des Geräts, über die Bedingungen für den Einbau und über die Nachprüfung des Geräts, sowohl bei der Bauartgenehmigung als auch im Laufe des Betriebs, waren erforderlich, um zu starke Abweichungen bei den Preisen und Betriebsbedingungen der Geräte zu vermeiden, die ungleiche Wettbewerbsbedingungen für die einzelnen Verkehrsunternehmer zur Folge haben könnten.

Als zwingende Folge der Einführung von Gemeinschaftsvorschriften über die Bauartmerkmale des Geräts sind in allen Mitgliedstaaten einheitliche Bauartgenehmigunsverfahren vorzusehen und ist weiter die gegenseitige Anerkennung der in den einzelnen Mitgliedstaaten erteilten Bauartgenehmigung durch alle Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Dabei handelt es sich um eine Regelung, die bereits für zahlreiche Kraftfahrzeugzubehörteile geplant ist.

Würde eine solche Regelung abgelehnt, so bestände die Gefahr, daß der Verkehr der mit einem mechanischen Kontrollgerät ausgerüsteten Fahrzeuge in der Gemeinschaft behindert wird. Außerdem soll die Einführung dieser Regelung den Handel mit Fahrzeugen, die mit einem derartigen Gerät ausgerüstet sind, sowie den Handel mit den Geräten selbst erleichtern.

Schließlich schafft die Festsetzung einheitlicher technischer Vorschriften und die damit verbundene gegenseitige Anerkennung der Bauartgenehmigungen die Voraussetzung dafür, daß die Hersteller im Rahmen eines erweiterten Absatzmarktes ein Gerät europäischer Bauart herstellen und die Kostenvorteile großer Serien nutzen können.

5. Zur Ausarbeitung dieser Verordnung hat die Kommission Regierungssachverständige sowie Vertreter der Sozialpartner im Rahmen des Paritätischen Beratenden Ausschusses für Sozialprobleme im Straßenverkehr konsultiert.

## Erwägungsgründe zu den einzelnen Artikeln

### Artikel 1

In Artikel 1 wird auf die wichtigste Vorschrift des Artikels 16 der Verordnung Nr. 543 des Rates vom 25. März 1969 über bestimmte Sozialvorschriften im Straßenverkehr (im folgenden mit Sozialverordnung bezeichnet) Bezug genommen.

Es erschien zweckmäßig, die technischen Merkmale des mechanischen Kontrollgeräts sowie die Einbau- und Kontrollvorschriften in einem Anhang zusammenzustellen, der Teil dieser Verordnung ist, da sich diese Vorschriften speziell an die Gerätehersteller und die für den Einbau und die Nachprüfung der Geräte zuständigen Stellen wenden.

### Artikel 2

Der Anwendungsbereich dieser Richtlinie ergibt sich aus den Artikeln 2, 4 und 14 der Sozialverordnung.

In Abweichung von Artikel 2 der Sozialverordnung gilt jedoch diese Verordnung für in einem Drittland zugelassene Fahrzeuge nicht. Die Vorschriften über die an die technische Ausrüstung von Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr zu stellenden Bedingungen sind in internationalen Abkommen über den Kraftverkehr geregelt, die bereits in Kraft sind oder in Kürze in Kraft treten sollen (Weltabkommen von Wien des Jahres 1968).

Die Anwendung dieser Richtlinie auf Fahrzeuge, die in Drittländer zugelassen sind, und auf dem Hoheitsgebiet der Gemeinschaft verkehren, kann nur in Verhandlungen mit den Drittländern geregelt werden.

Fahrzeuge im Linienverkehr bei Entfernungen zwischen den Endhaltestellen von mehr als 50 km, deren Fahrer nicht zur Führung eines persönlichen Kontrollbuches verpflichtet sind (Artikel 14 der Sozialverordnung), sind deshalb in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie einbezogen worden, weil bei diesen Diensten insbesondere auf langen Fahrtstrekken erhebliche Abweichungen zwischen dem festgelegten Fahrplan und der tatsächlichen Dauer der Arbeitszeit des Personals auftreten können. Außerdem ermöglicht es der Einbau des mechanischen Kontrollgeräts, die Einhaltung der diesen Fahrzeugen

auferlegten Geschwindigkeitsbegrenzungen zu kontrollieren.

Artikel 3

Bei der Festlegung des Zeitpunkts des Inkrafttretens der neuen Regelung waren die Möglichkeiten der Hersteller zu berücksichtigen. Insbesondere war die rechtzeitige Anpassung der Produktion an die erhöhte Nachfrage nach neuen Geräten sicherzustellen, wobei die Entwicklung von Prototypen, die Fristen für das Zulassungsverfahren sowie die für das Auflegen neuer Produktionsserien erforderliche Zeit einzukalkulieren waren. Außerdem mußte im Hinblick auf den bei Anwendung dieser Verordnung erhöhten Arbeitsanfall durch Montage, Abgleichung und Eichungen, den Möglichkeiten der vorhandenen Spezialwerkstätten Rechnung getragen werden.

Es erschien daher sinnvoll, den Zeitpunkt für die Anwendung dieser Richtlinie rund zwei Jahre nach ihrer Verabschiedung festzusetzen, d. h. die Vorschriften dieser Verordnung gelten ab 1. Januar 1972 für Fahrzeuge, die nach diesem Zeitpunkt erstmals zugelassen werden. Eine zusätzliche Frist von zwei Jahren wurde für solche Fahrzeuge festgesetzt, die vor diesem Zeitpunkt erstmals zugelassen wurden, so daß für diese Fahrzeuge die Bestimmungen dieser Richtlinie am 1. Januar 1974 in Kraft treten werden; hierbei waren die erforderliche Staffelung der Produktion sowie die für den Einbau des mechanischen Kontrollgeräts notwendigen Veränderungen an den Fahrzeugen ausschlaggebend.

Es erschien zweckmäßig, die Vorschriften dieser Verordnung bereits ab 1. Januar 1972 auf Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr sowie auf Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter unabhängig vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge anzuwenden. Im grenzüberschreitenden Verkehr war nämlich nach Möglichkeit zu vermeiden, daß ab 1. Januar 1972 unterschiedliche Regelungen nebeneinander bestehen. Andererseits war es aus Gründen der Verkehrssicherheit unerläßlich, für Beförderungen gefährlicher Güter das mechanische Kontrollgerät so schnell wie möglich einzuführen.

Artikel 4

Es war auch eine angemessene Übergangszeit festzulegen, während der die bereits eingebauten Kontrollgeräte weiterbenutzt werden können, auch wenn sie nicht allen Anforderungen der neuen Gemeinschaftsregelung genügen. Ausgehend von der durchschnittlichen Lebensdauer eines mechanischen Kontrollgeräts dürfte eine maximale Übergangszeit von fünf Jahren ab 1. Januar 1972 ausreichend sein.

Wiederum in dem Bestreben, das Inkrafttreten der Vorschriften zu staffeln, wird innerhalb dieser Übergangszeit eine Zwischenfrist auf Grund des höchstzulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeugs sowie der Verwendung der Fahrzeuge im Personenverkehr festgesetzt. Bei der Wahl der Gewichtsgrenze wurde auch die Möglichkeit der Mitführung eines Anhängers berücksichtigt.

Allerdings ist für diese Geräte eine amtliche Kontrolle vorgeschrieben worden, um die unerläßlichen technischen Mindestvoraussetzungen für ihr Funktionieren und ihre Benutzung zu gewährleisten. Demnach ist die Weiterbenutzung dieser Geräte davon abhängig gemacht worden, daß sie von den zuständigen Behörden des Zulassungslandes des Fahrzeugs genehmigt werden.

Außerdem mußte zur Vorschrift gemacht werden, daß die Mitglieder des Fahrpersonals der mit diesen Geräten ausgerüsteten Fahrzeuge während der Übergangszeit diejenigen Zeitgruppen nach Artikel 14 Absatz 2 der Sozialverordnung, die von den Geräten nicht getrennt aufgezeichnet werden, in das persönliche Kontrollbuch eintragen. Nur eine derartige Vorschrift kann sicherstellen, daß alle Arbeitszeiten kontrolliert werden.

Artikel 5

Durch Artikel 5 soll sichergestellt werden, daß Zulassung, Inbetriebnahme und Benutzung der mit mechanischen Kontrollgeräten ausgerüsteten Fahrzeuge innerhalb der Gemeinschaft nicht aus Gründen verhindert werden, die mit dieser Ausrüstung zusammenhängen, wenn die Geräte den in dieser Verordnung festgelegten Konstruktions- und Einbauvorschriften genügen.

Um die Kontrolle zu vereinfachen, hat man sich mit einer einmaligen Bauartgenehmigung in einem Mitgliedstaat begnügt, die von den übrigen Mitgliedstaaten anerkannt wird. Das bei der Bauartgenehmigung erteilte EWG-Prüfzeichen, das auf dem Typenschild jedes Geräts angebracht sein muß, ist als ausreichende Bescheinigung der Übereinstimmung des mechanischen Kontrollgeräts mit den Bauvorschriften dieser Verordnung anzusehen.

Das Anbringen einer Einbauplakette gemäß den Vorschriften dieser Verordnung ist gleichfalls als ausreichende Bescheinigung dafür anzusehen, daß der Einbau des mechanischen Kontrollgeräts entsprechend den Vorschriften dieser Verordnung erfolgt ist.

Artikel 6

Die Sozialverordnung schreibt in Arikel 14 vor, daß die Mitglieder des Fahrpersonals ein persönliches Kontrollbuch führen müssen, in das sie unter verschiedenen Zeichen die folgenden vier Gruppen von Arbeitszeiten eintragen:

— die Tagesruhezeiten;

— die Arbeitsunterbrechungen von mindestens 15 Minuten Dauer;

— die Lenkungszeiten;

— die übrigen Präsenzzeiten am Arbeitsplatz.

Jeder Mitgliedstaat kann außerdem für die in seinem Hoheitsgebiet geführten persönlichen Kontrollbücher vorschreiben, daß bei der Eintragung der

Präsenzzeiten am Arbeitsplatz die Wartezeiten von den sonstigen Arbeitszeiten getrennt vermerkt werden. Die Angaben über die vier Hauptzeitgruppen müssen in dem zum persönlichen Kontrollbuch gehörenden Wochenbericht vermerkt werden.

In Artikel 16 der Sozialverordnung heißt es ausdrücklich, daß das mechanische Kontrollgerät soweit wie möglich an die Stelle des persönlichen Kontrollbuches treten soll.

Der Grund für diese Vorschrift war, daß seinerzeit zwar die Konstruktionsmöglichkeiten für mechanische Kontrollgeräte zum Aufzeichnen der einzelnen Zeiten allgemein bekannt waren, jedoch nicht genau gesagt werden konnte, wie weit und in welcher Weise diese Aufzeichnungen differenziert werden können.

Die von der Kommission einberufenen Sachverständigensitzungen haben gezeigt, daß die Hersteller von mechanischen Kontrollgeräten beim derzeitigen Stand der Technik in der Lage sind, zu einem erschwinglichen Preis Geräte anzubieten, die zuverlässig arbeiten und verhältnismäßig einfach zu bedienen sind und eine Aufzeichnung der vier in Artikel 14 der Sozialverordnung genannten Hauptzeitgruppen ermöglichen; die Aufzeichnung erfolgt halbautomatisch, das heißt, das Fahrpersonal hat den Übergang von einer Zeitgruppe zur anderen durch Betätigung eines Schalters zu besorgen. Ist ein Fahrzeug mit zwei Fahrern besetzt, so können diese vier Zeitgruppen für jeden Fahrer getrennt aufgezeichnet werden. Im Laufe der Sitzungen hat es sich als zweckmäßig erwiesen, die Zahl der aufzuzeichnenden Zeitgruppen auf drei zu begrenzen und die Unterscheidung zwischen Arbeitsunterbrechungen von mehr als 15 Minuten und Ruhezeiten fallenzulassen.

Zu der Unterscheidung der Präsenzzeiten am Arbeitsplatz nach „Wartezeiten" und „sonstigen Arbeitszeiten", die die Mitgliedstaaten gemäß der Sozialverordnung vorschreiben können, ist zu sagen, daß eine handschriftliche Eintragung auf den Schaublättern des mechanischen Kontrollgeräts äußerst umständlich wäre. Im übrigen ist unter gewissen Umständen die lückenlose Aufzeichnung aller in Artikel 14 Absatz 2 der Sozialverordnung vorgesehenen Hauptzeitgruppen durch das mechanische Kontrollgerät nicht gewährleistet; dies gilt für die Zeiten vor der Übernahme und nach der endgültigen Übergabe des Fahrzeugs sowie die nach der Übernahme des Fahrzeugs nicht beim Fahrzeug zugebrachten Arbeitszeiten, wenn der Fahrer nicht zum Fahrzeug zurückkehrt oder wenn sich während der Entfernung vom Fahrzeug die Zeitgruppe geändert hat (beispielsweise eine Arbeitsunterbrechung im Anschluß an eine Präsenzzeit, beide vom Fahrzeug entfernt verbracht). Außerdem ist auch der Fall einer Panne des mechanischen Kontrollgeräts zu berücksichtigen. In all diesen Fällen müssen die Fahrer weiterhin die Möglichkeit haben, die einzelnen Zeitgruppen täglich auf vorgedruckten Blättern einzutragen. Da auch die Dauer der wöchentlichen und zweiwöchentlichen Arbeitszeit geregelt ist, ist es schließlich unerläßlich, daß die Fahrer die in der Woche abgeleisteten Arbeitsstunden zusammenrechnen und demnach die von dem mechanischen Kontrollgerät aufgezeichneten Angaben in einem Wochenbericht wiedergeben. Dieser Wochenbericht erleichtert und beschleunigt außerdem die Arbeitszeitkontrolle.

Aus diesen Gründen hat man sich für eine grundsätzliche Beibehaltung des persönlichen Kontrollbuches entschieden, wobei es den Fahrern erlassen wird, die in Artikel 14 Absatz 2 der Sozialverordnung genannten Zeitgruppen auf den Tageskontrollblättern dieses Kontrollbuches einzutragen, wenn diese Zeiten normalerweise von dem mechanischen Kontrollgerät aufgezeichnet werden. Dagegen müssen sie weiterhin den Wochenbericht des Kontrollbuches ausfüllen.

Wird das Tageskontrollblatt nicht benutzt, so ist in dem Wochenbericht das Kennzeichen des Fahrzeugs zu vermerken, auf dem der Inhaber des Kontrollbuches an dem jeweiligen Tag Dienst getan hat; auch diese Vorschrift wurde im Interesse einer raschen und einfachen Kontrolle aufgenommen. In diesem Falle muß nämlich der Kontrolleur einen Hinweis auf die nach Fahrzeugen geordneten Schaublätter des mechanischen Kontrollgeräts finden können.

Artikel 7, 8, 9, 10, 11 und 12

Um sicherzustellen, daß die zum Einbau in die Fahrzeuge bestimmten mechanischen Kontrollgeräte den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen und den Leistungsanforderungen genügen, mußte für diese Geräte ein Bauartgenehmigungsverfahren vorgeschrieben werden.

Artikel 7 verpflichtet die Mitgliedstaaten, für die mechanischen Kontrollgeräte und die Schaublätter die Bauartgenehmigung zu erteilen, wenn sie wenigstens den Bauvorschriften des Anhangs entsprechen.

Es ist dafür zu sorgen, daß die hergestellten Geräte immer dem zugelassenen Prototyp entsprechen. Die Bauartgenehmigung darf daher nur dann erteilt werden, wenn der Mitgliedstaat die Möglichkeit hat, die Übereinstimmung der Fertigung mit dem zugelassenen Prototyp zu überwachen.

Artikel 8 regelt die Erteilung des Prüfzeichens, das die Übereinstimmung des mechanischen Kontrollgeräts bzw. des Schaublatts mit den Vorschriften dieser Verordnung bescheinigt und damit die Durchführung der in Artikel 9 geregelten Anerkennung der Bauartgenehmigung erleichtert.

Zur Durchführung dieser gegenseitigen Anerkennung ist es erforderlich, daß die Bauartgenehmigungsbogen (vgl. Artikel 10) übermittelt werden und die Mitgliedstaaten sich über festgestellte Übereinstimmungsmängel oder den Entzug von Bauartgenehmigungen (vgl. Artikel 11) unterrichten.

Die Genauigkeit der Aufzeichnungen hängt von der Qualität der Schaublätter und von ihrer Eignung für das mechanische Kontrollgerät ab. Die Vorschriften des Anhangs I über Schaublätter legen fest, daß auf den Schaublättern vermerkt sein muß, in welchen

mechanischen Kontrollgeräten sie verwendet werden können. Das heißt, sowohl auf dem Bauartgenehmigungsantrag als auch auf dem Bauartgenehmigungsbogen für einen Schaublattyp muß angegeben werden, in welchem Typ oder welchen Typen mechanischer Kontrollgeräte der entsprechende Schaublattyp bzw. die Schaublattypen verwendet werden können.

Artikel 13

Der ordnungsgemäße Einbau und die Abgleichung des Geräts an das Fahrzeug sowie die Eichung und regelmäßige Nachprüfung des Geräts sind für ein einwandfreies Funktionieren von besonderer Bedeutung, weshalb in Anhang I die wichtigsten dabei zu berücksichtigenden Bedingungen festgelegt worden sind.

In Anbetracht der Aufgaben des Geräts und der Art der durchzuführenden Arbeiten erschien es angebracht, diese Arbeiten Installateuren oder Werkstätten anzuvertrauen, denen von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten dafür ausdrücklich Zulassungen erteilt werden.

Die Verwendung besonderer Zeichen oder Plomben durch die zugelassenen Installateure oder Werkstätten und die Führung eines Verzeichnisses dieser Zeichen durch die Mitgliedstaaten sollen die Kontrollen erleichtern und die Zuständigkeiten kenntlich machen.

Aus dem gleichen Grund ist die Anbringung einer Einbauplakette vorgesehen worden, durch die bescheinigt wird, daß die Einbauvorschriften sowie die Vorschriften über die Eichung nach Reparaturen eingehalten worden sind.

Artikel 14, 15 und 16

Die Vorschriften über die Konstruktion und den Einbau mechanischer Kontrollgeräte waren gemäß Artikel 16 der Sozialverordnung durch Vorschriften über die Benutzung und Bedienung dieser Geräte durch die Fahrer und die Verkehrsunternehmer zu ergänzen. Nur so kann sichergestellt werden, daß die Geräte in der richtigen Weise benutzt werden und ein möglichst zuverlässiges Kontrollmittel darstellen. Darüber hinaus erleichtern diese Vorschriften auch die Kontrolle der Geräte und ihrer regelmäßigen Benutzung.

Die Vorschriften über die Benutzung gliedern sich in drei Gruppen, und zwar gemeinsame Vorschriften für Arbeitgeber und Fahrer, Vorschriften für Arbeitgeber und Vorschriften für das Fahrpersonal. Diese Vorschriften sind so abgefaßt, daß die mit der Benutzung des Geräts zusammenhängenden Aufgaben der Arbeitgeber und des Fahrpersonals auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Insbesondere die Aufgaben des Fahrpersonals beschränken sich im allgemeinen auf einfache Eintragungen, die am Anfang und am Ende der Fahrt vorgenommen werden müssen. Zu den einzelnen Vorschriften sind keine besonderen Kommentare erforderlich.

Artikel 17

Artikel 17 regelt bestimmte Rechts- und Verfahrensgarantien hinsichtlich der ordnungsgemäßen Anwendung dieser Verordnung in allen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft.

Artikel 18 und 19

Kein Kommentar.